



Hämeenlinnan keskustan pysäköintiselvityksen päivitys 2016

Seminaari 7.9.2016



Sito – Parhaan ympäristön tekijät

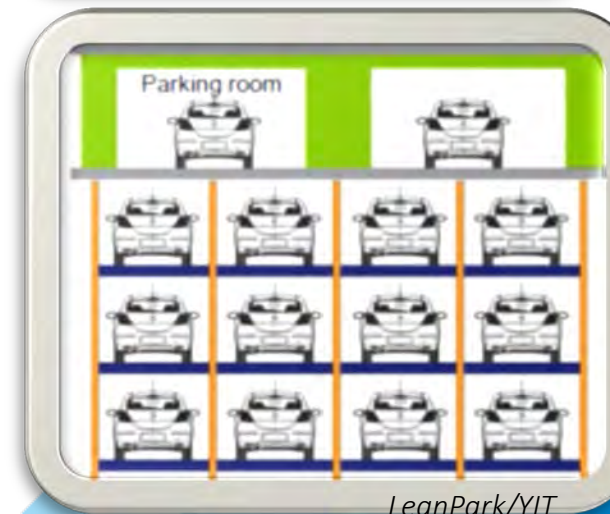
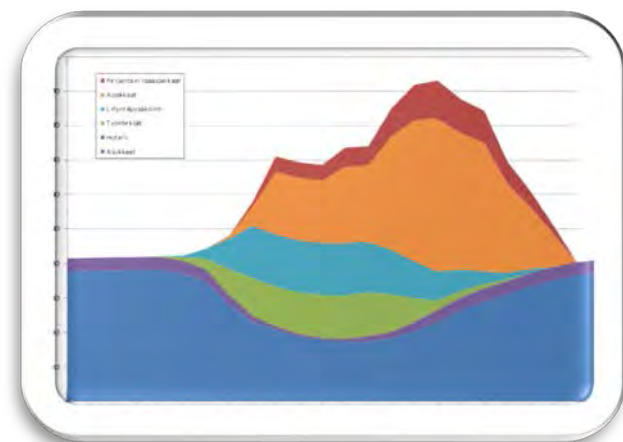


Sisältö

- Pysäköinnin tulevaisuus
- Pysäköintipaikkojen tarve
- Pysäköintistrategia
 - Asukas- ja yrityspysäköintitunnukset
 - Sähköautojen latauspisteet
- Keskustan pysäköintivaihtoehdot

Keskustapysäköinnin tulevaisuus

- Pysäköinnin tehostaminen
 - Kierron nopeutus, tyhjät ruudut minimiin
- Katujen ”siivous”
 - Pysäköintijärjestelyjen järkeistäminen
 - Katutilan mielekkäämpi käyttö
 - Mikäli kadunvarsipysäköintipaikkoja ei vähennetä, niin kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteitä ei voida keskustassa toteuttaa
- Vuorottaiskäytöstä sopiminen
- Maksu- tai aikaohjaus
- Miksi keskustassa pitää olla ilmaisia autopaikkoja?
 - Maa liian edullista?
 - Vanhojen aikojen kunnioitus..?



Uudet kulkumuodot ja paikkatarve

- Älyliikenteestä on sanottu, että mitä syvempi asiantuntija sitä ympäröivämpi vastauksia
 - Haasteita on paljon, mutta pidemmällä aikavälillä muutoksen suuruus helposti aliarvioidaan
 - Todennäköisesti pysäköinnin tarve vähenee, mutta vain vähän



"Sumupilvi"



Keskustan pysäköinnin tilanne tulevaisuudessa

- Vuoteen 2020 mennessä tarvitaan vähintään 300 uutta autopaikkaa riippuen Engelinranta -hankkeen kehityksestä ja Paasikiventien uudesta linjauksesta
- Tavoitetilaan (2040) mennessä tarve kasvaa jo 700-800 ap, mihin voidaan parhaiten vastata toteuttamalla
 - Rakentamalla kolme 200–300 ap pysäköintitaloa eri puolille keskustaa (hajautettu malli)
 - Rakentamalla yksi suurempi keskitetty pysäköintilaitos ydinkeskustaan
 - P-laitoksen toimintaa voidaan tehostaa vuorottaispysäköinnin ja operoinnin avulla
 - ➔ P-laitos voidaan toteuttaa 20 % pienempänä
 - ➔ Kannustamalla talonyhtiöitä hankkimaan yhteiskäyttöautoja palvelemaan satunnaista asiointitarvetta

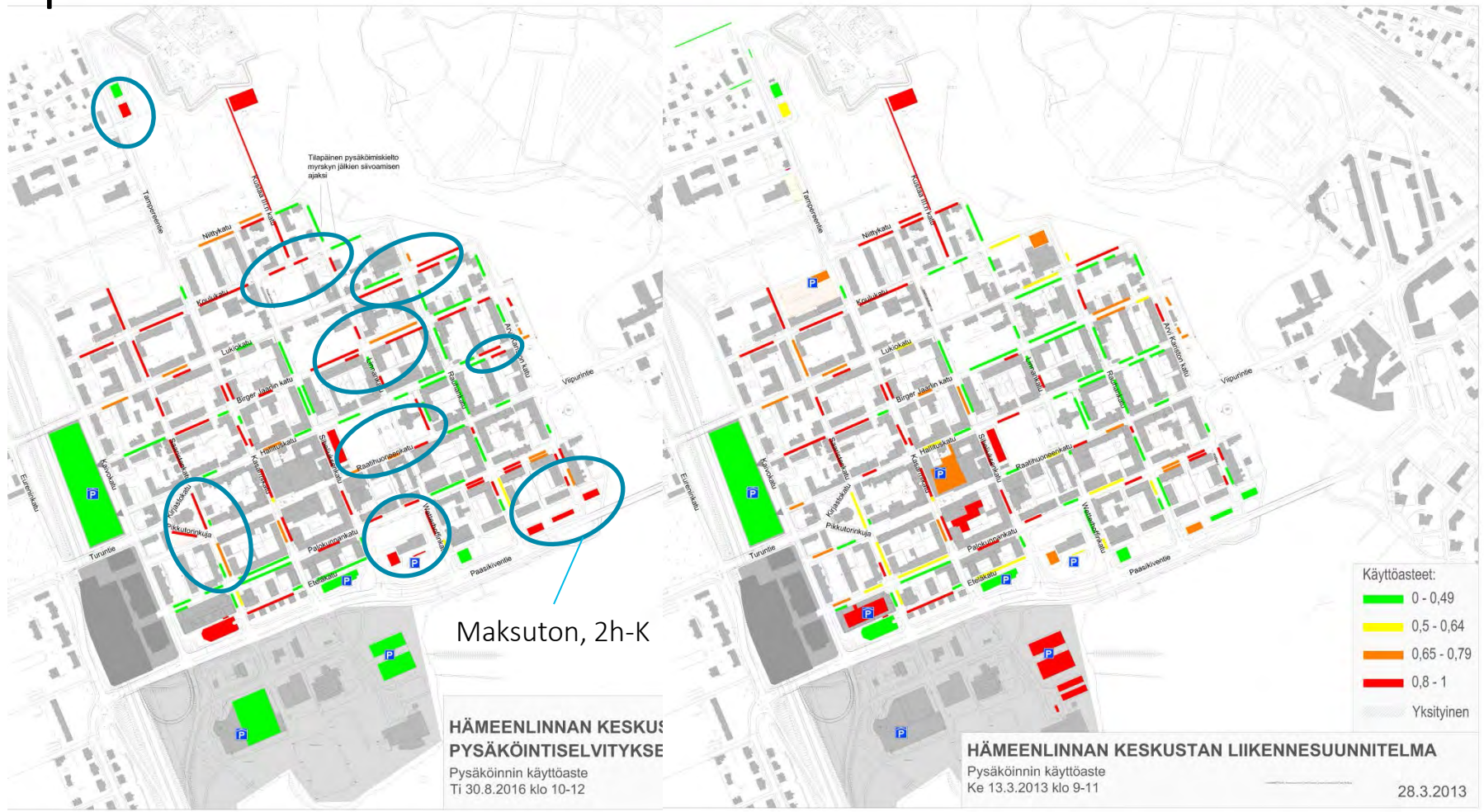
	2020	2030	2040
Poistuvat pysäköintipaikat	193	431	431
Kiinteistöjen pp-lisätarve (400-500as)	150	200	200
Nykyinen puute + kasvun tuoma lisätarve	70	140	230
Lisätarve yhteensä	413	771	861

Poistuvat autopaikat

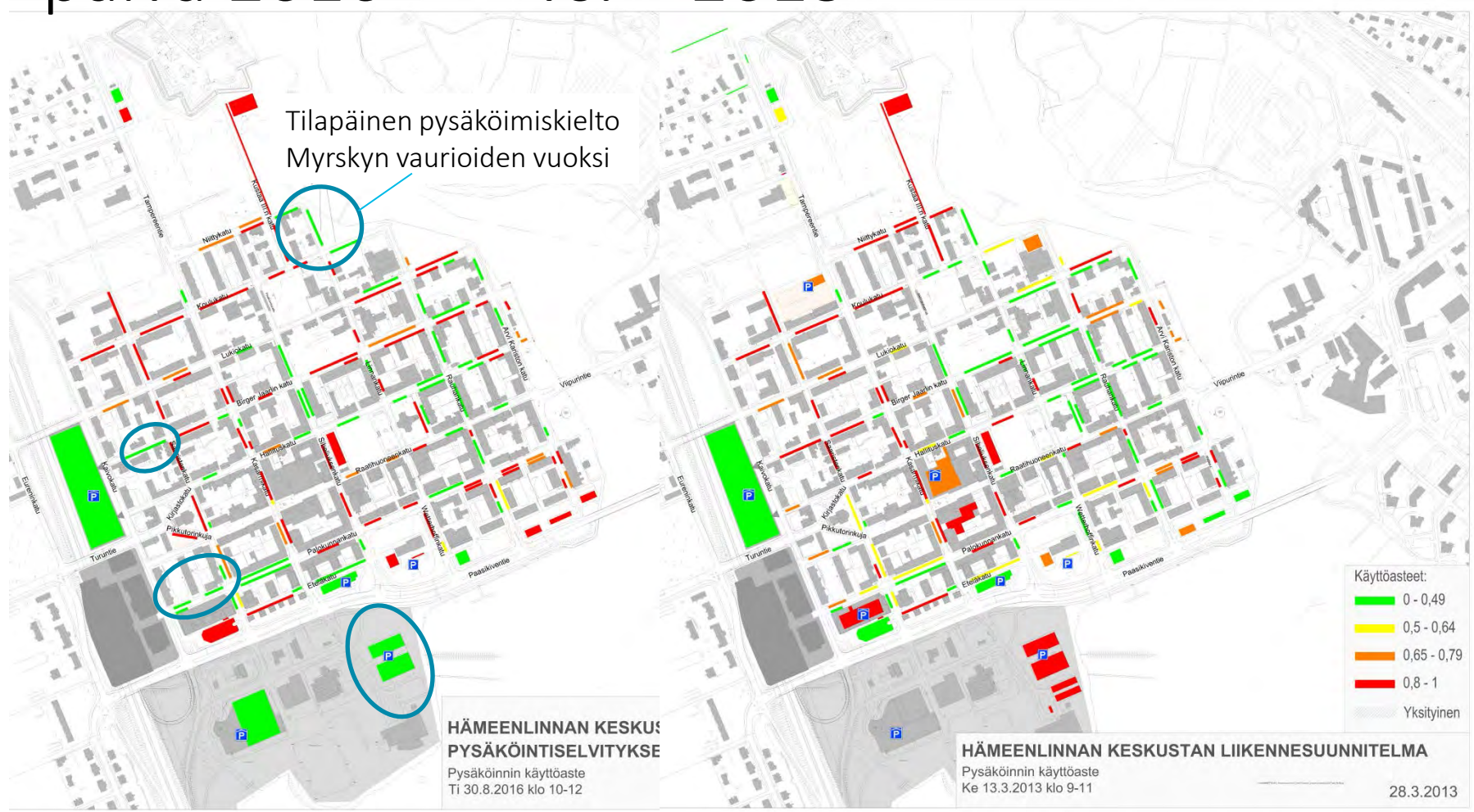


1. Hämeensaari 193 ap
2. Linja-autoasema 26 ap
3. Paasikiventie 50 ap
4. Linnan seutu 40 + 88 ap

Käyttöaste, pysäköinti lisääntynyt päivä 2016 vs. 2013



Käyttöaste, pysäköinti vähentynyt päivä 2016 vs. 2013



Käyttöaste, vö 2016



Keskustan pysäköinnin nykytilanne

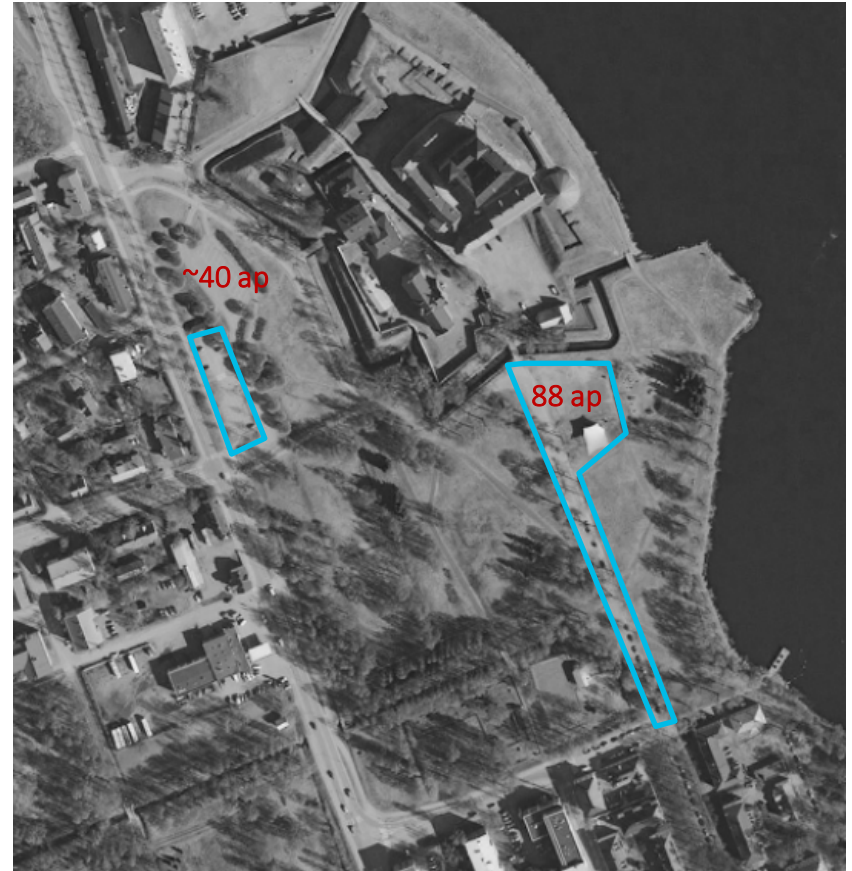
- Nykyisistä autopaikoista suurin osa on lyhytaikaisia (alle 2 h) kadunvarsipaikkoja. Lisäksi keskustassa on Kaivoparkki sekä muutama laajempi pysäköintialue, joista osa poistuu lähivuosina.
 - Pysäköintikartoitusten perusteella lyhyt aikaisia paikkoja on riittävästi, mutta pitkäaikaisista, ilmaisista paikoista on 50-80 ap puute, mikä näkyy mm. Linnan puiston pysäköintiongelmiana
 - Ydinkeskustasta kaukana olevat maksulliset P-alueet eivät kiinnosta
 - Lähivuosina keskustasta poistuu 430 ap (mm. Hämeensaaren P-alue 193 ap), minkä johdosta keskustaan tarvitaan lisää autopaikkoja ja vähintään yksi merkittävä P-alue/P-laitos
 - Lähitulevaisuudessa Asemanseudulle (1200as) ollaan rakentamassa pysäköintilaitosta, joka ei kuitenkaan vaikuta keskustan pysäköintiin

	2016	Tuleva	Muutos	Muutos-%
Kadut	966	873	-93	-10 %
Paasikiventien pohjoispuoli	189	132	-57	-30 %
Hämeensaaren P-alue	193	0	-193	-100 %
Engelinranta tulevat		>1000ap		
Tori ja sen reunat	54	0-54?	?	
Linnan alue	88	0*	-88	-100 %*
Yhteensä	1490	1059	-431	-29 %

Linnan alueen pysäköinti

- Linnan alueen pysäköinti aktiivisessa työpaikkapysäköintikäytössä
- Työpaikkapysäköinnin johdosta alue on muuttunut hyvin ahtaaksi eikä kaikille Linnassa asioiville ole riittänyt pysäköintipaikkoja
- Työpaikkapysäköinnin on lisäksi todettu haittaavan kunnossapitoa

➔ Linnan alueen ilmaiset pitkäaikaiset paikat muutetaan aikarajoitteisiksi kiekkovelvoitteella, jotta Linnan alueen asiointiin riittää vapaita paikkoja





Pysäköintistrategia



Sito – Parhaan ympäristön tekijät



Pysäköintipolitiikka on osa liikennepolitiikkaa ja keskustan kehittämistä

- Pysäköintipolitiikan ratkaisuilla on tavoitteena tarjota pysäköijälle mahdollisimman laadukasta palvelua ja tukea keskustan kehittämistä (maankäytön tiivistyminen)
- Pysäköintipolitiikan tulee tarkoituksenmukaisella tavalla ohjata sekä kestävien liikkumismuotojen käyttöön että asukkaiden ja yritysten pysäköintitarpeiden tyydyttämiseen.
- *"Autopaikkamäärä ei saa rajoittaa keskustan vetovoimaa".*
→ Tämä sisältää näkemyksen sekä asioinnin helppouden että kaupunkikuvan puolesta
- Pysäköintipolitiikan toteuttamisen merkittävimpiä keinoja ovat olleet asuintonttien ja toimitilojen autopaikkamäärien laskentaohjeet sekä erilaiset maksu-, asukas- ja yritys-pysäköintijärjestelmät.
- Pysäköintijärjestelmän hinnoittelu



Keskustan pysäköintiratkaisu 2016

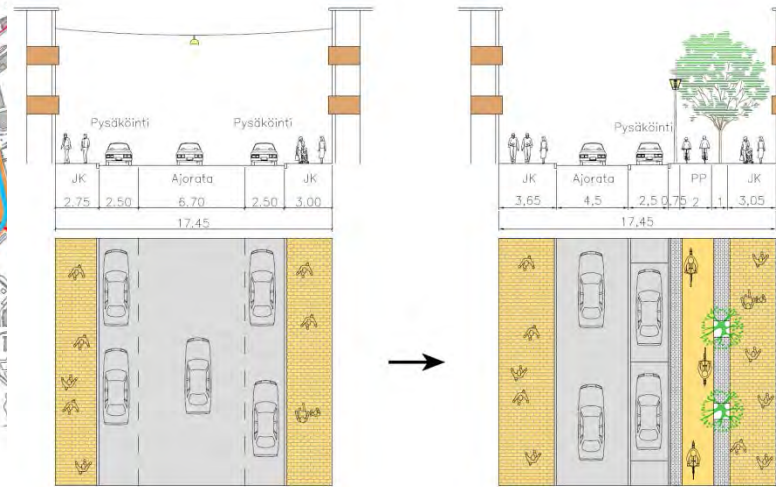
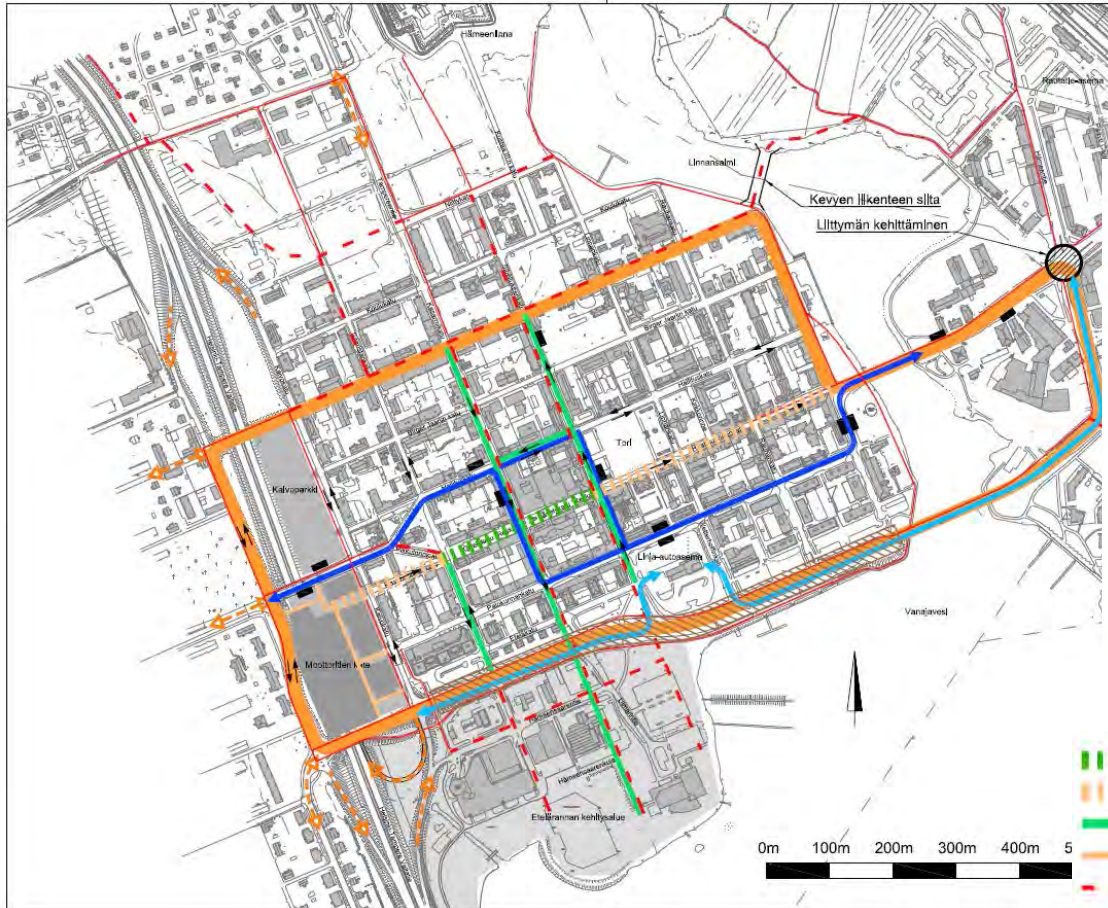


1. Tulevaisuuden pysäköinti hoidetaan monipuolisin ja toimivin järjestelyin, joissa pysäköintilaitokset, kadunvarsipysäköinti ja kiinteistöjen omat pysäköintijärjestelyt muodostavat joustavan ja muunneltavissa olevan sekä taloudellisesti kestävä ratkaisun.
2. Keskustan pysäköinti tukee koko keskustan liikenteellisiä tavoitteita mahdollistaen viihtyisemmän ympäristön.
 - Liityntäpysäköintiin panostetaan ja sillä tuetaan joukkoliikenteen ja matkaketjujen edistämistä
 - Selkeytetään pysäköintiä lisäämällä laitospysäköintiä sekä parantamalla keskustan katuverkon jäsentelyä ja kadunvarsipysäköintiä.
3. Kiinteistöjen velvoitepysäköinti sijoitetaan kiinteistöjen alueille tai laitoksiin.
 - Lisäksi toteutetaan asukas- ja yrityspysäköintitunnusten käyttöönotto keskustan itä- ja pohjoisosassa.
 - Asukas- ja yrityspysäköintioikeus lisää keskustan pysäköinnin joustavuutta ja on nopea toimenpide pitkäaikaisen pysäköinnin ongelmiin
4. Keskustan täydennysrakentaminen mahdollistetaan ottamalla käyttöön vapaaksiostoperiaate.
 - Vaatii pysäköintilaitoksen, jossa on osoittaa riittävästi autopaikkoja myös velvoitekäyttöön
5. Ydinkeskustassa pysäköinti on maksullista ja pysäköintilaitoksista tehdään hinnoittelun keinoin kadunvarsipaikkoja houkuttelevampia
 - Kadunvarsipysäköinti palvelee liikekiinteistöjen asiointia ja vieraspysäköintiä
 - Pysäköintilaitokset palvelevat pitkäaikaista pysäköintiä (asiointi- ja työmatkapysäköinti)

Tapiola parking facility



Pysäköintiratkaisun sovittaminen keskustan liikenteen kehittämissuunnitelmaan



- Kävelykatu
- Shared space
- Kävelypalottelun katu
- Kauppakeskuksen kulkuyhteydet
- Uusi polkupyöräreitti
- Nykyinen polkupyöräreitti
- Joukkoliikenteen pääreitti (lähli/kauko)
- Toriparkin sisään-/ulosajo
- Linja-autopysäkki
- Keskustan kehä
- Paasilkventtien kohentaminen/linjauksen muutos
- Keskustan sisääntulo- ja poistumisväylä

Lähde: Keskustan liikennesuunnitelma 2013

Miten sähköautoilua edistetään?

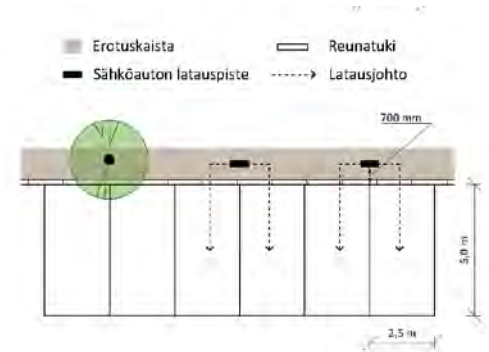
- Sähköautojen latausverkko on osa liikennejärjestelmää ja latauspalveluja tarvitaan siellä missä ihmiset asuvat, liikkuvat ja asioivat.
 - Sähköauton käyttö ja sen lataaminen perustuvat sekä kotona, että julkisilla latauspisteillä tapahtuvaan lataukseen.
 - Erityisesti yksityiskäytössä olevat autot viettävät suurimman osan, jopa 90 %, ajastaan pysäköityinä. Otollisin aika lataamiseen on kotona yöaikaan tai päivällä työpaikalla.
- Kaupungin roolina on toimia osaltaan sähköautojen latauspisteiden toteuttamisen edistäjinä. Toimenpiteet konkreettisesti:
 - Tavoitteiden ja tarpeiden miettiminen latauspiesteverkon toteutumisen edistämiseksi.
 - lähtökohtana latauspisteen käyttäjät – sähköisen liikenteen kehittämistä on tärkeää viedä eteenpäin maankäytön ja liikenteen näkökulmasta.
 - Lupamenettelyjen miettiminen → tulisi olla mahdollisimman kevyitä ja edistää latauspiesteverkoston syntymistä (esim. sijoittamissopimus).
 - Latauspisteiden sijaintien ja toteutuksen reunaehtojen miettiminen → helpottaa asian koordinoitua latauspisteiden yleistyessä.
- Periaatteet latauksen maksullisuudelle:
 - A. Edistetäänkö sähköautoilua ja annetaan pysäköidä ilmaiseksi? → Peritään vain latauksesta maksu.
 - B. Peritään pysäköinnistä ja latauksesta maksu. → Maksujen tulisi tapahtua samasta järjestelmästä.
 - C. Ei peritä latauksesta eikä pysäköinnistä maksua.

Latauspisteen sijoittaminen

Ensimmäiset latauspisteet on hyvä sijoittaa näkyvälle paikalle. Tämän jälkeen kannattaa miettiä tarvitseeko latauspisteiden sijaita parhaimmilla paikoilla → houkuttelee paikkojen väärinkäyttöön.

Sijoittaminen katutilaan tai pysäköintialueelle:

- Ei suositella sijoitettavan katualueelle, sillä tilaa on yleensä rajoitettu määrä ja latauspisteen sijoittaminen on haastavampaa.
- Pysäköinti on katualueella usein kadun suuntaista ja latausjohdon pituus saattaa jäädä liian lyhyeksi, koska eri automalleissa latauspistokkeen paikat sijaitsevat eri puolilla autoa.
- Latauspisteet tulisi sijoittaa pysäköintialueille tai kampapysäköintiin → Torille?



Sijoittaminen sisätilaan:

- Latauspisteiden toteuttaminen sisätiloihin on kustannustehokkaampaa, sillä toteuttamisen kustannus on pääsääntöisesti pienempi kuin katu- tai pysäköintialueella.
 - Sisätiloihin on mahdollista toteuttaa seinäasenteisia latauspisteitä, joiden investointikustannus on pienempi kuin katualueelle sijoitettavien jalallisten latauspisteiden.
- Pysäköintitaloon sijoitettaessa saavutetaan säästöjä latauspisteen hoito- ja ylläpitokustannuksissa, etenkin talvihoidon osalta.

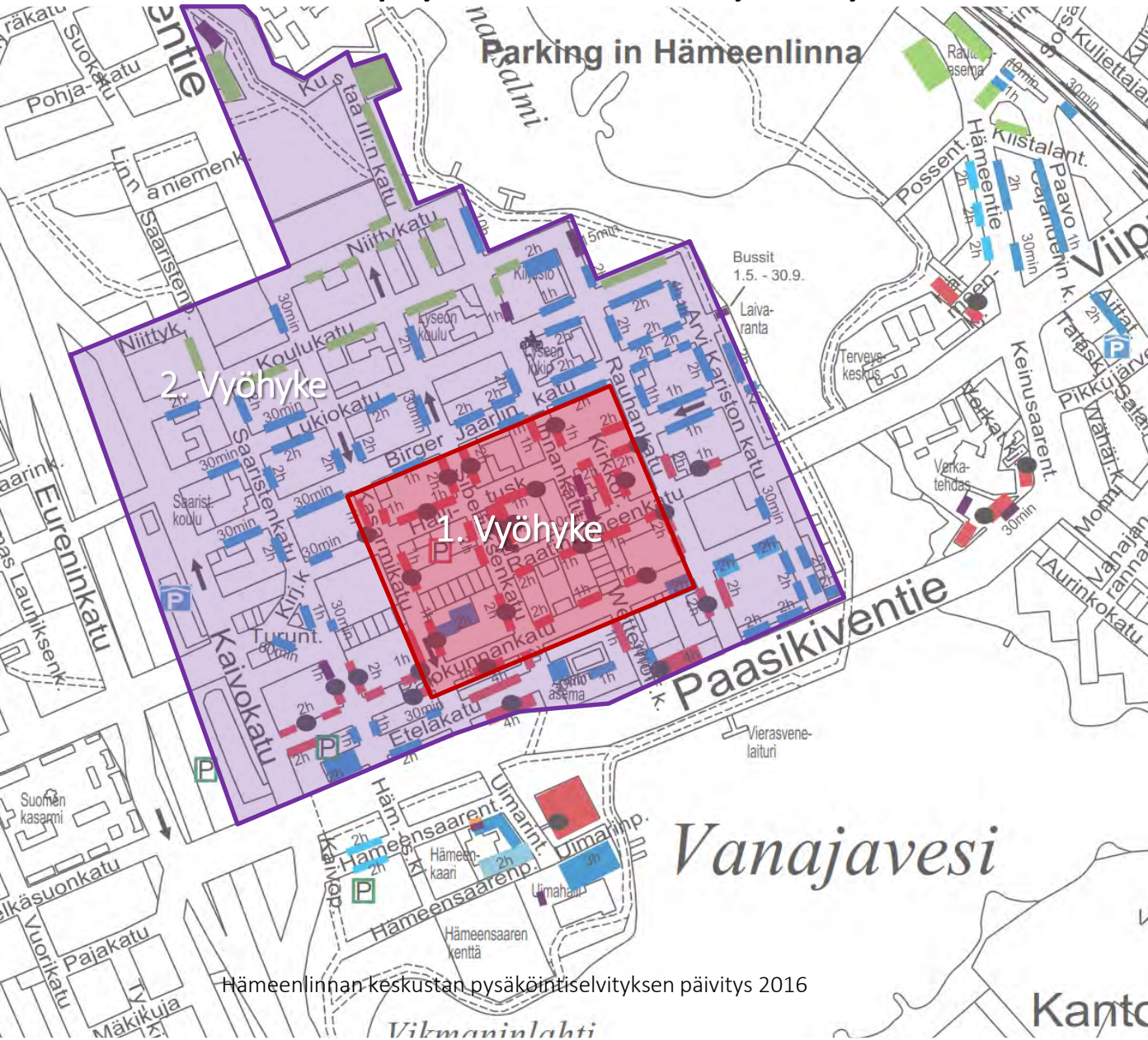
Keskustan pysäköintivyöhykkeet

- Keskustan pysäköinnin maksullisena pitäminen on suositeltavaa, sillä se tukee pysäköintipaikkojen tarkoituksenmukaista, lyhytaikaista käyttöä
 - Pysäköinti pysyy lyhytaikaisena ja vaihtelevana
 - Keskustan yritysten läheisyydestä vapaiden paikkojen löytäminen on varmempaa
 - Pysäköintimaksut ovat myös merkittävä tulonlähde kaupungille

- Ehdotus pysäköintivyöhykkeeksi:
 - 1) Maksullinen pysäköinti
 - 2) Aikarajoitettu pysäköinti
 - 3) Täysin rajoittamaton pysäköinti ns. 3. vyöhyke poistuu (pohjoisosa)

- Rauhankadun maksullisuuden muuttamista aikarajoitteiseksi voidaan harkita, sillä katu ei ole aivan ydinkeskustan liikealueella

Ehdotus pysäköintivyöhykkeistä



P-vyöhykkeet

- 1) Maksullinen
 - 2) Aikarajoitettu
- Rauhakatu?
Palokunnankatu?

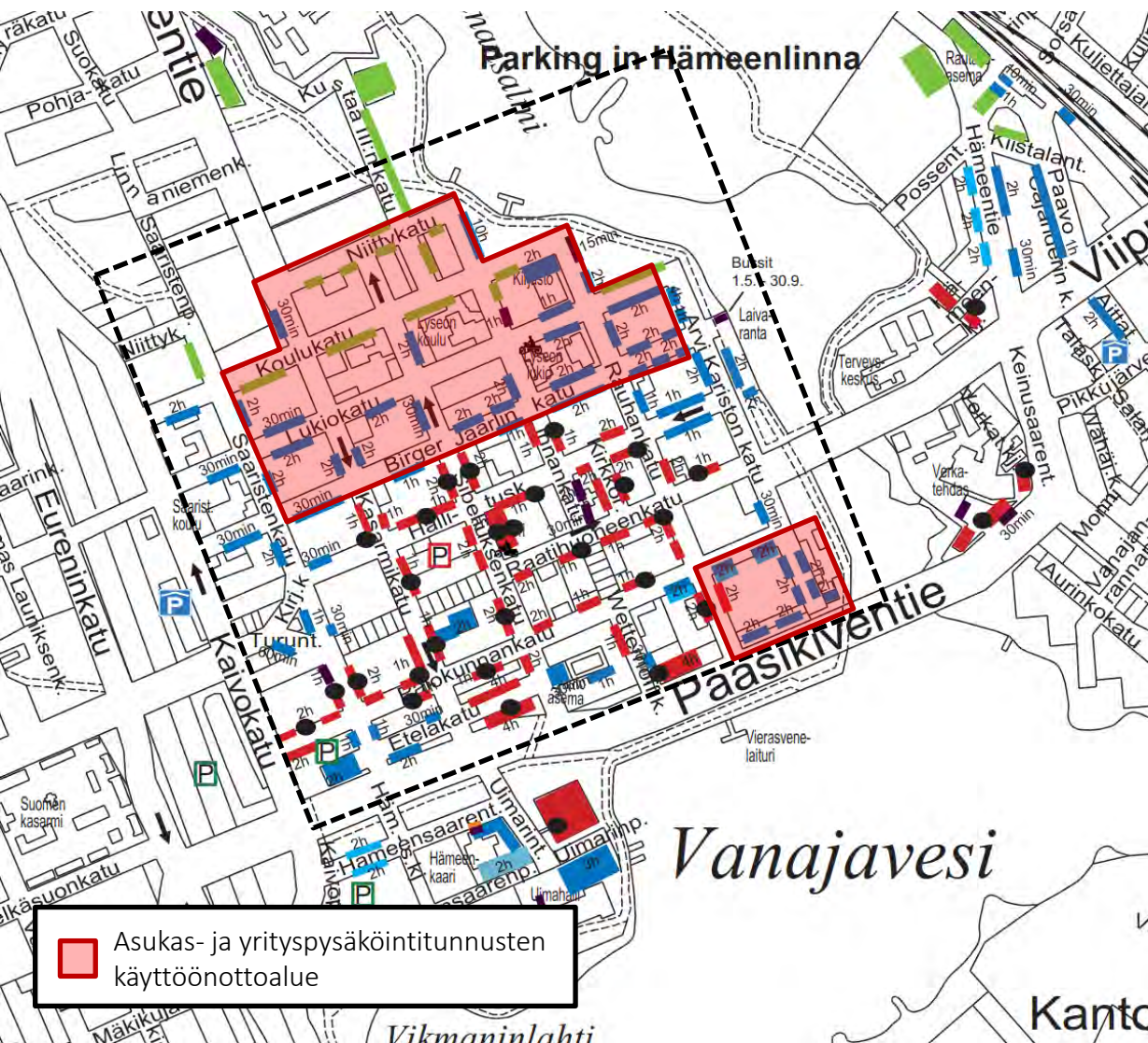
Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten käyttöönotto



- **Kadunvarsipysäköinnin määrä ja rooli**
 - Keskustan kadunvarsipysäköintipaikkoja on nykyisin noin 960 ap.
 - Luvan käyttöpiiriin tulee noin 40 % kadunvarsipaikoista. Lupa tulee voimaan katusuoksilla, jotka merkitään erikseen.
 - Tarkempi käyttöön ja sopimusasiat selvitetään jatkosuunnittelussa
- **Asukaspysäköintitunnuksen käyttöönoton alue ja vaadittavat toimenpiteet**
 - Asukaspysäköinnin käyttöönottoa suositellaan niillä keskustan alueilla, joilla pysäköintipaikoista on pulaa ja pysäköintipaikat halutaan varata paikkoja oikeasti tarvitseville, liikennekäytössä olevien ajoneuvojen pysäköintiin.
 - Asukaspysäköintitunnuksen käyttöönotto edellyttää
 - Toimivaa tiedottamista
 - Sen käyttövelvollisuudesta ilmoittavan lisäkilven asentamista pysäköinnin ohje- ja kieltomerkkien yhteyteen
 - Luvan hinta olisi esimerkiksi 150 euroa/vuosi (alv 0%), mikä kattaa pääosan kaupungille tulevista kustannuksista
 - Asukas- ja yrityspysäköinnille varatut alueet eivät koske alueen kaikkia pysäköintipaikkoja vaan lähinnä kadunvarsipaikkoja
- **Yrityspysäköintitunnuksen käyttöönotto**
 - Yritykset voivat asukkaiden tapaan ostaa tunnuksella oikeuden säilyttää autojaan kadulla
 - Yritysten työntekijöiden pysäköinnin edellytykset paranevat
 - Luvan hinta esim. 300-350 euroa/vuosi (alv 0%), mikä kattaa kaupungille tulevat kustannukset ja osan nykyisten pysäköintimaksujen menetyksestä.

Ehdotus käyttönottoalueesta

- asukas- ja yrityspysäköintitunnuksilla



Luvat myönnetään ydinkeskustassa rajatun alueen asukkaille ja yrityksille

Yht. max 350 ap =>
n.35 % keskustan
kadunvarsipaikoista

Asukas- ja yrityspysäköintitunnusten käyttöönoton vaikutukset

- **Asukas- ja yrityspysäköintitunnuksen keskeisimmät vaikutukset**
 - Kadunvarsipaikkojen riittävyys niitä säännöllisesti tarvitseville on taatumpaa, kun kakkosautojen tai liikennekäytöstä poissa olevien autojen turha kadulla säilytys poistuu
 - Lisää keskustapysäköinnin joustavuutta ja autopaikkojen käytön tehostamista
 - Kiinteistöjen sisäpihojen autopaikkapula helpottuu
 - Voi lisätä autollisten asukkaiden kiinnostusta keskusta-asumisesta sekä lisätä keskustassa pysäköityjen autojen määrä, kun pysäköintiongelma vähenee
 - Saattaa vaikeuttaa nykyisten aikarajoitusautopaikkojen saatavuutta lisäämällä näiden katujen pysäköinnin käyttöastetta (asiointipysäköinti)
- **Yritys**
 - Yritysten asiakaspysäköinnin edellytykset paranevat etenkin keskustan pohjoisosassa
 - Yritykset voivat tukea työntekijää hankkimalla tälle pysäköintiluvat
 - Lyhyitä matkoja töihin ajavat voivat harkita kestävämpiä liikkumismuotoja mahdollisuuksien mukaan



Keskustan pysäköintilaitosvaihtoehdot



Sito – Parhaan ympäristön tekijät



Miksi keskustaan keskitetty yleinen pysäköintilaitos?

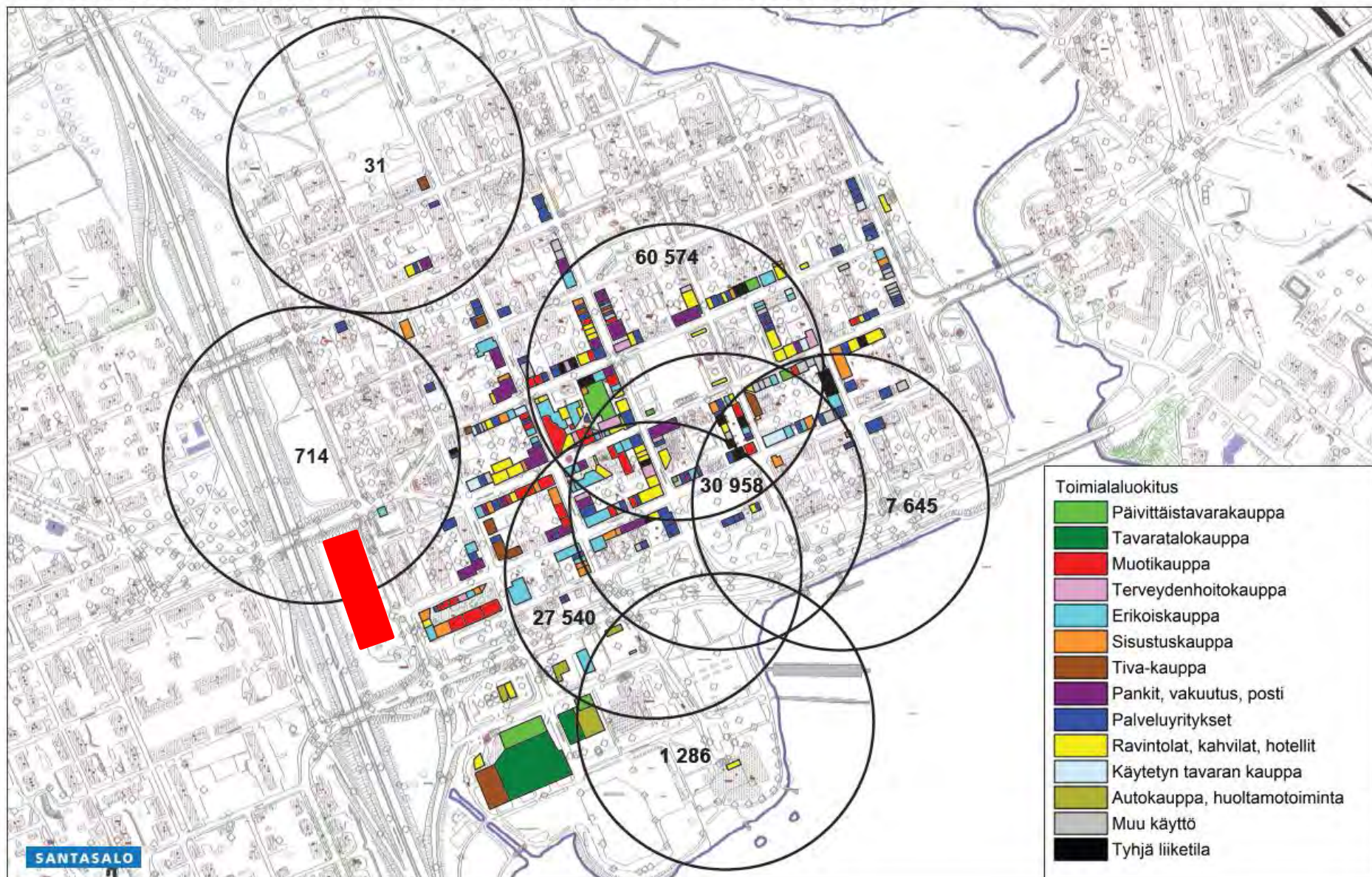
- Uuden pysäköintilaitoksen kannattavuus vaatii niin kiinteistöjen kuukausi-/vuosipaikkoja, pidempiaikaista työpysäköintiä kuin lyhytaikaista asiointipysäköintiä
- Pysäköintilaitos tulee liittää kiinteästi keskustan kehittämiseen ja kaupallisten palveluiden tarjontaan
- Pysäköintilaitoksen optimaalisin sijainti on lähellä kävelykatua siten, että autoliikenteen sisäänajo on mahdollisimman lähellä keskustan kehää
 - Lyhyt etäisyys kaupallisiin palveluihin
 - Lyhyt etäisyys torille, mikä tukee sen elävöittämistä ja kehittämistä
 - Hyvä saavutettavuus autolla
- Riittävän suurena laitos pystyy palvelemaan parhaiten eri käyttäjäryhmiä ja mahdollistaa vuorottaispysäköinnin nimeämättömillä paikoilla
 - Kokosuositus Hämeenlinnaan ja sen pysäköintitarpeeseen on noin 500 ap

Lähtökohtana aiemmat vaihtoehdot: (vanha)

Kohde	Pysäköinti- tehokkuus ja käyttöaste	Saavutettavuus	Keskustan liikenne	Maankäyttö ja kaupunkikuva	Ympäristö	Kytkeytyminen kauppaan ja palveluihin	Hankkeen kannattavuus	Toteutettavuus
Kasarmikatu 380 ap	--	-	-	---	-	--	-	++
Kaivoparkin laajennus 240 ap	--	++	+/-	--	+/-	+/-	+/-	++
Linnan kauppakeskus 300 ap	+	-	-	+	-	++	+	+/-
Maanalainen toriparkki 550 ap	++	++	++	+++	+	+++	+	--
Eteläkatu 150 ap	+	++	+	--	+/-	+	-	-
Linja-autoasema 220 ap	++	++	+	+/-	-	+	-	--

Hämeenlinna 2013

Asiointimäärät per viikko 200 m säteellä suunnitelluista pysäköintilaitoksista

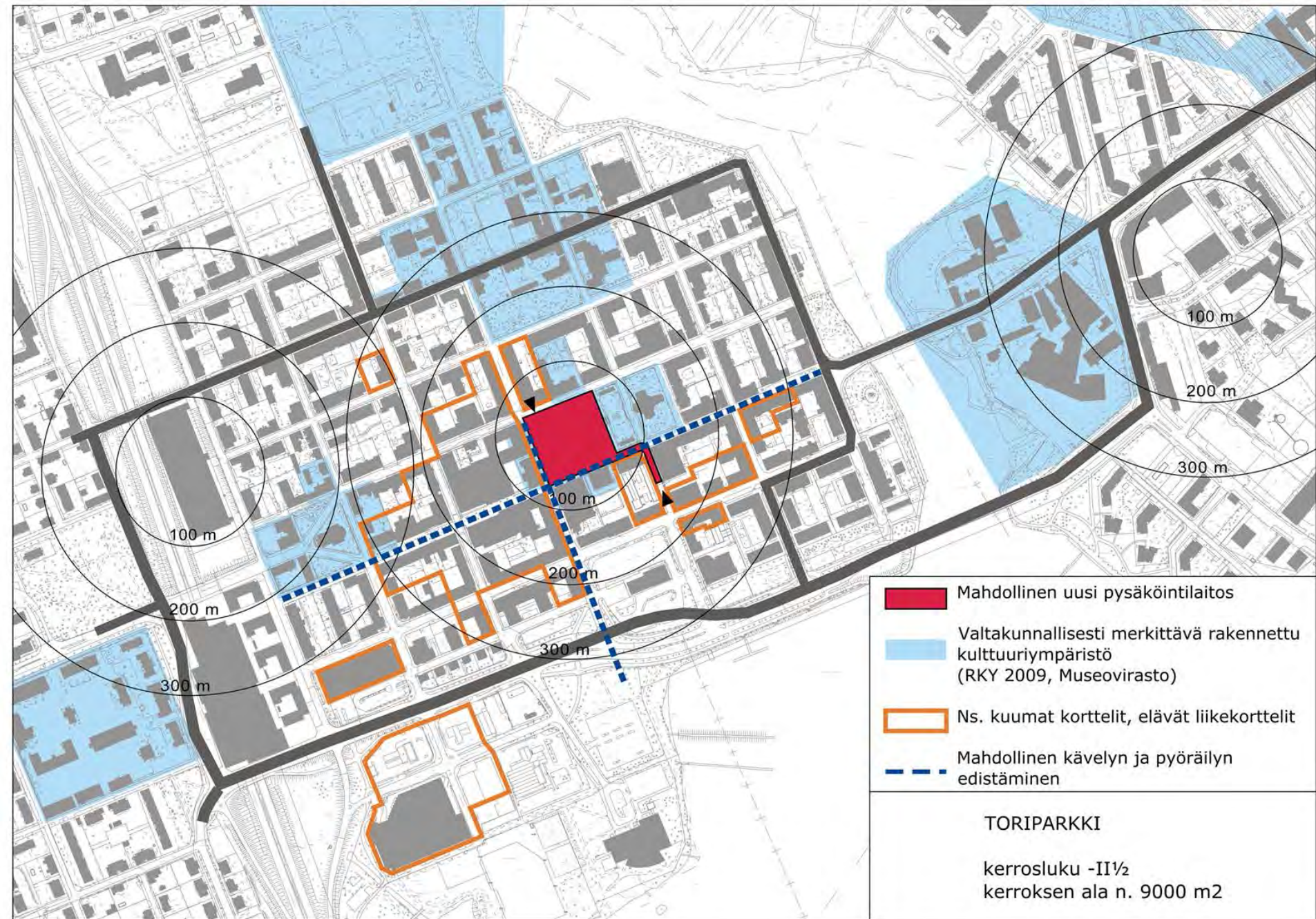


Hämeenlinnan keskustan pysäköintiratkaisut. Sito, Santasalo, Finnpark 2013.

Keskustan pysäköintiratkaisuvaihtoehdot

Kohde	Kuvaus	Koko	Tilanne 2016
Kasarmikatu	P-talo keskustan pohjoispuolelle	3 krs, 684 ap (228 ap / krs)	Hylätty heikon sijainnin johdosta
Kaivoparkki 1&2	Vuonna 2013 avatun P-laitoksen laajennus	716 + 240 ap	Laajennus mahdollinen, mutta sijainti huono, kun tarve torin ympäristössä ja vieressä Goodmanin paikat
Linja-autoasema	Yksi maanpäällinen P-talo aseman yhteyteen	2-3 krs, n.280 ap	KV päättänyt, että P-talo on kaupunkikuvallisesti mahdoton toteuttaa. LA-asemalle voi toteuttaa vain vähän pysäköintiä
Keskustan maanalainen P-laitos	Yksi maanalainen P-talo torin alle	3 krs, 663 ap → 1-2 krs + varaus robottiparkille 100ap + 180 ap?	Selvitetty pienempää ja kustannustehokkaampaa vaihtoehtoa. Sijainniltaan ylivoimainen, mutta rakentamisaika vaatii tilapäisratkaisuja
Eteläkatu / Paasikiventie	Pieni P-talo Eteläkadulle	2 krs 180-350 ap Voi toteuttaa myös robottiparkkina	Esitetty Linja-autoaseman kortteliehdotuksissa. Tulisi korvaamaan Hämeensaaren poistuvat ap:t





Linja-autoasema

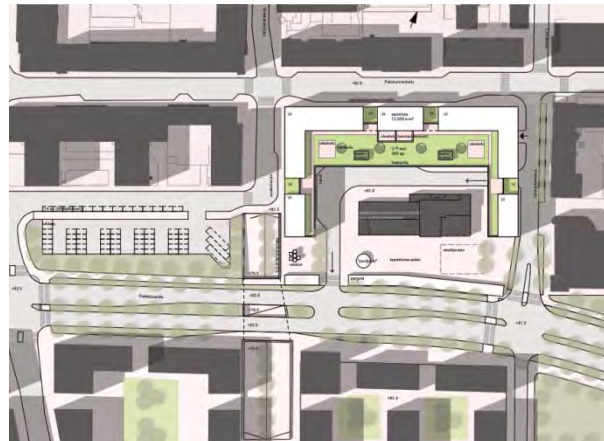


- Trium ja Harris&Kjistik arkkitehdit selvittivät erillisellä selvityksellä Linja-autoaseman korttelin kehittämistä ja pysäköintilaitoksen sijoittamista
 - Monikerroksinen P-talo ei sovi kaupunkikuvallisesti linja-autoasemalle, joten P-laitos tulisi toteuttaa maanalaisena, mutta pohjavesiongelmienvuoksi se on kallis ratkaisu.
 - **Kaikki vaihtoehdot sijoittaa keskustan pysäköintilaitos linja-autoasemalle on hylätty**
 - Linja-autoaseman korttelin suunnittelu on menossa kilpailutukseen syksyllä 2016
 - Tontille on tulossa pientä rakenteellista pysäköintiä, jolla ei ole vaikutusta koko keskusta-alueen pysäköintiin



VE 1 – ”Pysäköintilaitos”

288 ap pysäköintilaitoksessa
47 ap Eteläkadulla



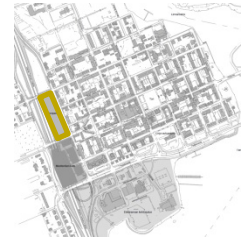
VE 2 – ”Hybridi”

260 ap pysäköintilaitoksessa
14 ap pikapysäköinti, Eteläkadulla
47 pysäköinti, Eteläkadulla



VE 3 – ”Hybridi2”

288 ap pysäköintilaitoksessa
15 ap pikapysäköinti, Eteläkadulla
240 robottiparkki, Eteläkadulla



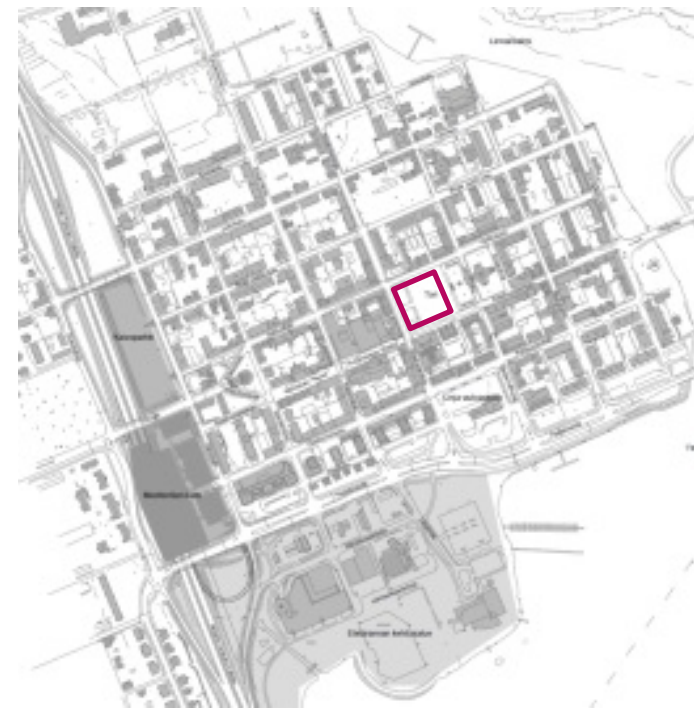
Kaivoparkki 1 & 2

- Vuonna 2013 Kaivokadun itäpuolelle, Turuntien ja Lukiokadun väliselle alueelle valmistui Kaivoparkki (708 ap, 2 krs).
- P-talon eteläpuolelle samaan kortteliin on suunniteltu laajennusta ("Kaivoparkki 2"), johon tulisi alustavasti noin 240 autopaikkaa kolmeen kerrokseen.
- *1. osa jo toteutettu ja 2. osakin hyvin toteutettavissa.*
- *Sijaitsee liian kaukana keskustasta eikä palvele keskustan liiketoimintaa taikka keskustan elävöittämistä.*
- *Lähistölle ei tulevan kauppakeskuksen lisäksi ole näköpiirissä muita kaupallisia palveluita.*
- *Kaivoparkissa on nykyäänkin runsaasti tilaa*



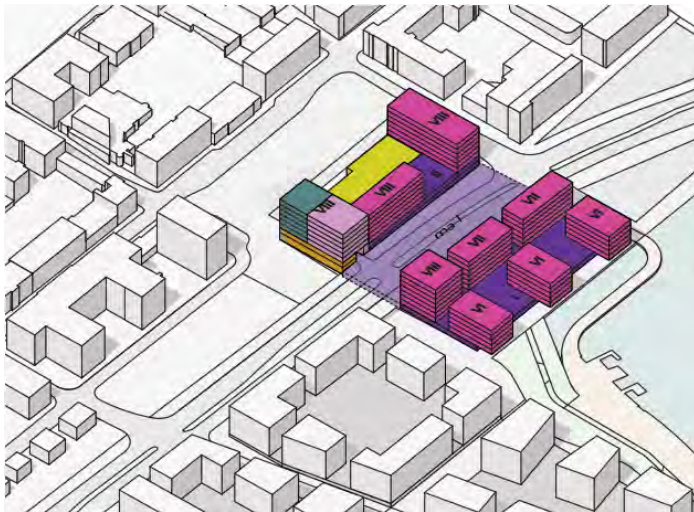
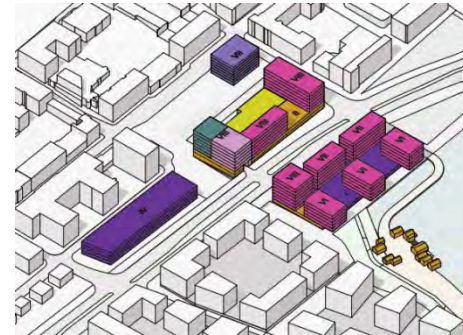
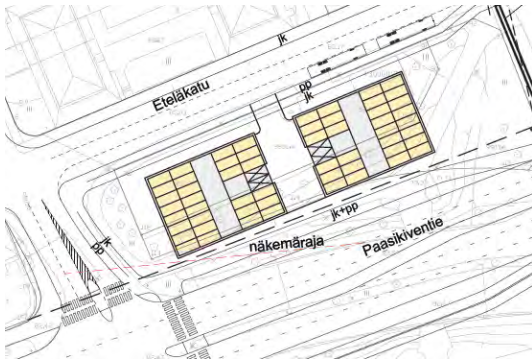
Keskustan maanalainen P-laitos

- Torin alle on aiemmin esitetty maanalaista P-taloa.
 - Autopaikkoja on suunniteltu tulevan kolmeen tasoon yhteensä 663 autolle.
- Vuoden 2012 viitesuunnitelmaa tulee kehittää – P-laitos voitaisiin toteuttaa kustannustehokkaammin kahteen kerrokseen tai yhdistettynä robottiparkkiin
- *Palvelut keskittyvät Reskan ympäristöön nyt ja jatkossakin → paras vaihtoehto palveluiden saavutettavuuden kannalta.*
- *Kaupunkikuvallisesti paras vaihtoehto, kunhan sisäänajoramppien sijoittelu suunnitellaan ja toteutetaan laadukkaasti.*



Eteläkadun P-laitos

- Uuden, Engelinrannan asuinalueen toteutuksen myötä nykyiset Hämeensaaren julkiset pysäköintipaikat (193 ap) poistuvat ja siirtyvät yksityiseen käyttöön
- Eteläkadulla saadaan automatisoituna esim. 180 + 215 ap tai tavallisina ~290 ap
- Eteläkadun pysäköintilaitoksesta laadittiin yhteensä 9 versiota, joista jatkosuunnitteluun on valittu Versio A



Jatkosuunnitteluun
valittu Versio A

Käyttöaste, päivä 2016

